

ISSN0286-312X

## 専修大学社会科学研究所月報

No. 590

2012. 8. 20

## 「米連邦政府による自動車産業支援策 補論」Ⅱ

鈴木 直次

## 目 次

はじめに

1. 「米国再生・再投資法」(ARRA)による支援策
2. 自動車販売支援策 (CARS)

(以上、前号)

3. 「自動車産業融資計画」(AIFP) 補論 ..... 1
  - (1) 自動車サプライヤー支援計画 (ASSP) ..... 1
    - ①背景 ..... 1
    - ②内容 ..... 4
    - ③運営と評価 ..... 6
  - (2) 新車保証計画 (WCP) ..... 8
4. カナダ政府およびオンタリオ州政府による支援策 ..... 10
  - (1) カナダ経済における自動車産業とデトロイトスリー ..... 10
  - (2) GM、クライスラーへの金融支援 ..... 16
    - ①2008年12月：GM カナダとクライスラー・カナダに対する緊急支援の発表 ..... 16
    - ②2009年4月：クライスラーの破産法適用申請とリストラ支援 ..... 17
    - ③2009年6月：GM の破産法適用申請とリストラ支援 ..... 20
  - (3) その他の金融支援 ..... 21
    - ①サプライヤー支援計画 ..... 21
    - ②新車保証計画 ..... 23
    - ③新車販売促進計画 ..... 23
    - ④研究開発支援計画 ..... 24

むすびにかえて ..... 25

編集後記 ..... 29

### 3. 「自動車産業融資計画」(AIFP) 補論

2008 年 12 月に発表された「自動車産業融資計画」(Automotive Industry Financing Program : AIFP) は、すでに別項で論じたように、議会における GM、クライスラー救済立法の不成立を受け、ブッシュ政権が「緊急経済安定化法」(EESA : 08 年 10 月成立) の「不良資産救済計画」(TARP) を援用して、上の 2 社とその 2 つの系列金融子会社に緊急融資を与える目的で作られたものであった。融資には徹底的なリストラの遂行など、かなり厳しい条件が付けられていたが、政権の任期終了直前という事情もあり、ブッシュ政権は自らの統治下での経営破綻防止を最優先し、自動車産業をいかに再建するかという長期かつ抜本的な政策の立案は次期政権に委ねたのであった。

大統領選挙中から自動車産業救済に積極的な姿勢を示していたオバマ新政権は、新設した自動車産業タスクフォースの精力的な活動に支えられ、AIFP による支援を継続・拡大するのと引き換えに、両社にさらに厳しいリストラを求める方針をとった。09 年 3 月 30 日に連邦政府は、融資条件の一つとなっていた GM、クライスラーが提出した新たな再建計画を不十分と判断して、追加支援要請を却下、30 ないし 60 日以内に経営陣の交代や他社との提携、さらなる債務削減などを両社に要求する一方、その間のつなぎ資金の提供を承認した。同時に、政府は連邦破産法第 11 章の適用およびその手続きについて初めて具体的に言及した。

この最終決定に先立つ 3 月中旬に、政府は AIFP の一環として、2 つの新たな産業支援策を発表した。一つは、経営難に陥っているサプライヤー（自動車部品供給業者）への金融支援であり、これを通じてリストラの渦中にある GM、クライスラーへの部品供給を確実なものにすると同時に、全米のサプライチェーンを維持し、他の自動車メーカーの生産活動を維持することが目的とされた。いま一つは、同じくリストラ中の両社の新車販売を促進するため、車につけられた保証プログラムを支援しようというものであった。これらはオバマ政権の最初の自動車産業支援策として大きな注目を浴び、GM、クライスラーに関する最終決定の先取りとの憶測ないし期待を生んだ。<sup>1</sup> しかしそれは同時に、両社が連邦破産法の適用申請に至った場合でも、それによる混乱を最小限にとどめ、再建を促進する役割をも果たしうる目的をもっていた。以下まず、この 2 つのプログラムについて論じよう。

#### (1) 自動車サプライヤー支援計画 (ASSP)

##### ① 背景

サプライヤー支援の直接の契機は、自動車不況と金融市場の混乱によって彼らが深刻な経営

---

<sup>1</sup> *New York Times*, On line March 20, 2009

難に陥り、部品供給が途絶すれば、GM、クライスラーのみならずアメリカにおける自動車生産そのものも危うくなると懸念されたことにあった。アメリカの自動車部品業界は、大別すると、新車組み付け用と補修用の部品を作るメーカーからなるが、生産価額で全体の70%を占める前者の業界団体である新車組み付け用部品製造者工業会（OESA：Original Equipment Supplier Association）によれば、メーカー数は大小合わせ5,000社にものぼり、8,000~15,000種類に及ぶ製品を製造、その価値は完成車全体の3分の2をも占めた。雇用は2000年代初頭の好況期には完成車メーカーの3倍近い80~90万人に達し、全米製造業のなかでは最大のセクターであった（第10表）。しかし産業は長期にわたって縮小傾向にあり、部品市場は2000

第10表 センサス・データによる自動車製造業の雇用（千人）

	自動車 (3361)	ボディ・ トレーラー (3362)	部品 (3363)	合計	部品製造 (336211+ 3363)	336211
1990	271.4	129.8	653.0	1054.2	—	—
1991	258.4	120.3	638.9	1017.6	—	—
1992	259.9	126.0	661.2	1047.0	—	—
1993	263.7	136.3	677.8	1077.8	—	—
1994	281.5	151.4	735.6	1168.5	—	—
1995	294.7	159.9	786.9	1241.5	—	—
1996	285.3	155.1	799.9	1240.3	—	—
1997	286.8	158.2	808.9	1253.9	—	—
1998	283.6	169.7	818.2	1271.5	—	—
1999	291.3	184.2	837.1	1312.5	—	—
2000	291.4	182.7	839.5	1313.6	921.3	81.8
2001	278.7	159.4	774.7	1312.9	850.5	75.8
2002	265.4	152.2	733.6	1151.2	801.9	68.3
2003	264.6	153.0	707.8	1125.3	769.7	61.9
2004	255.9	164.8	692.1	1112.8	756.6	64.5
2005	247.6	171.0	678.1	1096.7	744.0	65.9
2006	236.5	178.8	654.7	1070.0	722.6	67.9
2007	220.0	166.4	607.9	994.2	672.7	64.8
2008	191.6	140.2	543.7	875.5	603.8	60.1
2009	146.4	104.1	413.7	664.1	464.6	51.3
2010	151.3	107.6	415.1	674.0	462.3	47.2

\*カッコ内はNAICSコード

(資料) U.S.Department of Labor, Bureau of Labor Statistics, <http://databls.gov/cgi-bin/print.pl/iag/tgs/iagauto.htm>

336211+3363 は, U.S.Department of Commerce, Interantional Trade Administration, *On the Road: U.S. Automotive Parts Industry Annual Assessment*, 2011, Table 10

第 11 表 部品市場の規模と分類 (10 億ドル)

	合計	新車組み付け用	補修用	米国の サプライヤー から調達	輸入品
2000	232.1	178.1	54.0	183.6	48.5
2001	219.3	164.8	54.5	173.6	45.7
2002	224.7	168.5	56.1	172.6	52.1
2003	248.5	191.1	57.5	191.9	56.7
2004	252.2	193.1	59.1	189.1	63.1
2005	255.4	194.4	61.0	186.3	69.1
2006	259.8	196.0	63.8	189.3	70.5
2007	250.5	185.8	64.7	177.1	73.4
2008	221.5	158.2	63.3	155.9	65.6
2009	165.6	103.7	62.0	118.8	46.8
2010	203.5	141.5	62.0	137.8	65.6

\*2010 年は予測。米国のサプライヤーには外資系子会社も含む。

(資料) U.S.Department of Commerce, Interantional Trade Administration, *On the Road: U.S. Automotive Parts Industry Annual Assessment*, 2011.

年の 2,320 億ドルから 2009 年には 1,656 億ドルへ、雇用も 09 年には 40～50 万人程度へとそれぞれ大きく減少した (第 10～11 表)。とりわけ、自動車不況の深刻化とともに、デトロイトスリーから部品メーカーへの支払い額は 08 年第 4 四半期の月平均 84 億ドル (08 年 12 月には 87 億ドル) から 09 年 3 月には 24 億ドルにまで激減した。しかも、金融機関の貸し出し姿勢は厳格化し、サプライヤーは完成車メーカー以上の資金難に直面した。

完成車メーカーに直接、部品を出荷する一次サプライヤー (Tier 1 サプライヤー。約 1700 社といわれる) は、出荷の 45～60 日後に支払いを受けるのが通例であった。ところが、サプライヤーに合計 100 億ドル余りの支払い義務を負っている GM、クライスラーの両社は資金難から支払い期間を引き延ばし、GM は数週間も遅れたという。<sup>2</sup> そのうえ、金融市場が通常の状態であれば、サプライヤーは自動車メーカーから受け取った受取手形を販売ないし担保にして借り入れることも可能だったが、自動車メーカーの破綻が危惧されていた当時、銀行はこの種の手形に信用を与えることを好まず、<sup>3</sup> 銀行が供与する信用枠は売上債権や在庫価値の 50%を

<sup>2</sup> Bill Vlasic and Leslie Wayne, "Auto Suppliers Share in the Anxiety", *New York Times*, On line, December 12, 2008

<sup>3</sup> *Statement by Ron Bloom Senior Advisor at the U.S. Treasury Department Before the House Judiciary Commercial and Administrative Law Subcommittee "Ramifications of Auto Industry Bankruptcies, Part II"* July 21, 2009. (<http://judiciary.house.gov/hearings/pdf/Bloom090721.pdf> 2011.4.3 アクセス)

下回る場合が多かった。<sup>4</sup> こうしてまず、比較的大きな一次サプライヤーから金融難が始まり、その連鎖によってサプライチェーン全体の崩壊が危惧されるに至った。<sup>5</sup>

事実、部品会社の破綻が相次いだ。OESA によると、大規模な部品会社の経営破綻は 08 年には 42 社に達したが、09 年に入るとさらに増加し、1～3 月には 16 社を数えた。年間売上高 2 億 5000 万ドル以下の小メーカーを含めると、09 年 3 月半ばまでで数 10 社が破産法 11 章に基づく破綻処理を進める資金を調達できなかったため清算に追い込まれた。OESA は加盟会社の 3 分の 1 が深刻な金融難に直面していると警鐘を鳴らし、米連邦政府の自動車作業部会から部品業界に対するアドバイザーに任命された英大手コンサルタント会社グラント・ソントン・インターナショナルは、米国内の自動車部品会社 500 社以上が潜在的には破綻寸前の状態にあり、「部品産業の崩壊は差し迫った危機」とまで評した。主要なサプライヤーのなかでも、世界第 2 のシートメーカーである Lear Corp は債権者が会社の債務削減に応じなければチャプターイレブンの申請が必至であると発表したほか、American Axle & Manufacturing や Visteon はそれぞれ債務不履行の危機にあると報じられた。このため、OESA とその上部機関である自動車部品工業会 (MEMA : Motor and Equipment Manufacturers Association) は、09 年 2 月 13 日に連邦政府に対し、サプライヤーの債権の政府保証、民間ローンの政府保証そして自動車メーカーのサプライヤーに対する支払の迅速化のため部品業界に対する総額 185～255 億ドルの金融支援を要請したのである。<sup>6</sup>

## ② 内容

09 年 3 月 19 日に、米財務省はサプライヤーの売掛金回収のため、自動車メーカーに対し最大 50 億ドルを融資する自動車サプライヤー支援計画 (The Auto Supplier Support Program: ASSP) を発表した。<sup>7</sup> 資金源は AIFP 同様 TARP に求められたが、これを自動車会社経由でサプライヤーに供給するねらいであった。計画への参加はすべての米国の自動車メーカーに開かれたが、実際に申請したのは GM とクライスラーの 2 社にとどまった。フォードはサプライヤーへの支払資金を十分に保有していること、また、計画に加われば役員報酬の制限など政府の監

<sup>4</sup> “Auto Industry’s Other Crisis” *Business Week*, 09.3.23

<sup>5</sup> CRS (2010), pp.8-10, 37. 通常、二次以下のサプライヤーは 35～45 日後 (最長で 60 日後) に取引のある部品メーカーから支払いを受けたが、当時は、120 日間で販売代金を回収できれば上々とされていた。

<sup>6</sup> Reuter, AFP, いずれも 2009 年 2 月 13 日、なお支援金額には差がある。U.S. Department of Commerce, Office of Transportation and Machinery, International Trade administration, *On the Road: U.S. Automotive Parts Industry Annual Assessment*, 2011 (<http://trade.gov/static/2011Parts.pdf> 2012.1.12 アクセス) 経営難に陥ったメーカーのうち、Visteon は 09 年 5 月に、Lear は 7 月にそれぞれ破産法第 11 章の適用を申請したが、その後 Lear は 09 年 11 月に、Visteon は 10 年 4 月に再建手続きをすみやかに完了した。

<sup>7</sup> 計画の基本的な概要は財務省のホームページ ([http://www.treas.gov/press/releases/docs/supplier\\_support\\_program\\_3.18.pdf](http://www.treas.gov/press/releases/docs/supplier_support_program_3.18.pdf)) による。このほか、GAO2009-4.も参照。50 億ドルとは、当時、デトロイトスリーが部品会社を負っていた月間の支払い代金 (通常の 45 日支払い分) に相当したという。 *Automotive News*, March 15, 2009.

視が強まり、経営難に陥っているとみなされるという理由で参加を見送った。したがって、この計画は GM とクライスラーのサプライヤーに対する金融支援となった。

計画はおおよそ以下のように実施された。<sup>8</sup> GM とクライスラーは財務省からの融資をもとに特別目的会社 (Special Purpose Vehicle) を作り、この SPV がプログラム全体を運営する。具体的な資金管理はサービサー (売り掛け債権回収業者) に任命されたシティバンクが担当した。まず、GM とクライスラーは自らと直接取引のある米国の一次サプライヤー (Tier 1) のなかから、支援の対象となる重要なサプライヤー (クリティカルベンダー) を選ぶ。このサプライヤーが米国工場で製造し、09 年 3 月 19 日以降に両社へと出荷した部品との関連で生じた受取手形が支援の対象となった。

サプライヤーへの支援として、次の 2 つのオプションが用意された。第 1 は、サプライヤーがこの受取手形を上記の SPV に売却し、直ちに現金を入手する途である。この場合は手数料として 3% が差し引かれる。第 2 は、回収金額の 2% の手数料を支払って受取手形の信用保証 (支払保証) を得る方途であり、この場合、サプライヤーは手形を満期 (45~60 日) まで保有する。自動車メーカーは手形の満期日に SPV に対して代金を支払わなければならないが、もしその時点で支払不能に陥った場合には、SPV が肩代わりする。<sup>9</sup> 計画の実施期間は 1 年間 (延長可能) とされた。

以上のように、この計画のねらいは GM、クライスラーの有力なサプライヤーの売掛債権を保護し、それを速やかに流動化できる制度を作ることによって、彼らの資金難を緩和することにあった。それは 3 月末に、両社の救済に関して政府の最終的な決定が下されるまでの間、両社への部品供給を確実にし、その存立を保証することを目的とした。しかし支援計画はまた、GM、クライスラーが破産法の適用申請という最悪の事態に陥ったとしても、その衝撃を最小限にとどめる役割も果たすことができるよう設計されていた。すなわち両社が申請に踏み切れば部品メーカーは売掛金を回収できなくなるが、この制度を利用すれば回収可能になる。計画の発足にあたって政府は、部品を納入した自動車会社にどのような事態が生じようともサプライヤーの出荷代金は保障される、と述べたことは、このような関係を見越してのことであろう。

---

<sup>8</sup> *Statement by Ron Bloom* (前掲、注 3)。GM Supplier Receivables LLC および Chrysler Receivables SPV LLC の 2 つの新設された SPV がそれぞれのプログラムを管理した。

<sup>9</sup> 高橋宏彰「GM 破産法の適用申請懸念と米政府の金融支援策について」信金中央金庫総合研究所『総研ニュース&トピックス』2009 年 5 月 22 日 (<http://www.scbri.jp/PDFnews&topics/20090522-1.pdf>、2011.5.25 アクセス)。なお、通常ファクタリングは売掛債権回収業者 (サービサー) が買い取った債権を債務者から回収するが、この計画では、財務省が売掛債権を引き受け、サプライヤーの資金繰りを支援する方法がとられたという。

### ③ 運営と評価

09年4月9日に、財務省はクライスラーに15億ドル、GMに35億ドルの融資枠を設けたが、破産法の申請までに、クライスラーは100社程度のサプライヤー向けに1億2300万ドル、GMでは約400社向けに2億9000万ドル、両社合計で4億1300万ドルを引き出したにとどまった。そこで同7月上旬に、融資枠はクライスラー10億ドル、GM25億ドルに減額された。さらにその後、新生GMとクライスラーの発足により両社の清算の恐れがきわめて小さくなり、また、両社ともにサプライヤーの資金難を緩和できる準備が整ったことも勘案して、支出枠はさらに4億1300万ドルへと削減された。かくてこの計画は10年4月初めに当初の予定通り1年間で終了し、両社への融資は1億2000万ドル近い手数料と利子つきで完済された。<sup>10</sup>

当初、この制度の問題点としてGMに用意された資金枠が少ないとの指摘も見られたが、実際には、融資の利用は予算枠をはるかに下回った。この理由は次の2点にある。まず第1は、サプライヤーの資金繰りが当初の予測ほど悪化せず、政府の支援に依存する必要性が低かったことである。大部分の一次サプライヤーは破産法申請前に納入した部品に支払いを受け、破産法申請後も、GM、クライスラーは部品供給を確保するためサプライヤーへの支払いを続けることを決定し、破産裁判所もそれを許可した。サプライヤーは大部分の経営破綻の場合より、恵まれた金融的支援を与えられたと言われたほどだった。<sup>11</sup>

しかし第2に、サプライヤーがこの計画を利用する上での障害もあった。まず、計画の対象がGM、クライスラーによって選ばれた、自社と直接取引がある米国の一次サプライヤーに限られたため、例えば、北米最大の部品会社であるMagna社はカナダ企業であるという理由から、また、かつてフォードの部品部門が独立したVisteon社は両社への販売比率が5%に過ぎなかったため、それぞれ計画に参加できなかった。そのうえ、2次以下のサプライヤーには、クリティカルベンダーの地位を認められたものはほとんどなく、補修部品や保証用部品を納入するサプライヤーの多くも除外された。事務手続きの煩雑さも問題となり、何千もの購入発注書をシティバンクのシステムに乗せるため、ペーパーワークが信じられないほど膨大に上ったこと、シティバンクの準備が遅れ、事務処理上で混乱を引き起こしたことも指摘された。<sup>12</sup>

しかし利用が低位にとどまった最大の理由は、その速やかな現金化ないし信用保証に要する手数料(2~3%)がきわめて高く、年率では12~24%にも上ったことである。09年夏以降になると、金融市場は安定化に向かい、有力サプライヤーはより低い金利の資金を利用できるよ

<sup>10</sup> Office of the Special Inspector General for the Troubled Asset Relief Program, *Quarterly Report to Congress January 26, 2011*. ([http://www.sigtaip.gov/reports/congress/2011/January2011\\_Quarterly\\_Report\\_to\\_Congress.pdf](http://www.sigtaip.gov/reports/congress/2011/January2011_Quarterly_Report_to_Congress.pdf) 2011.5.12 アクセス)。MEMAは支援計画の拡大を要請するが、オバマ政権はさらなるTARPを用いた支援を行わないと決めていたため、これを拒否した。CRS (2010), 8-10

<sup>11</sup> *Statement by Ron Bloom* (前掲、注3)。

<sup>12</sup> *Automotive News*, February 15, 2010.

うになった。このため GM、クライスラーの一次サプライヤーの半分は計画に参加可能であり、彼らは当初はその利用を積極的に考慮したが、実際に参加したのはその半分にとどまった。OESA もこの計画に対し、これでは GM、クライスラー以外のメーカーと取引している数百のサプライヤーならびに小企業の深刻な金融難に対応できないとの不満を表明した。2 次以下のサプライヤーは、この計画を利用できなかったばかりか、完成車メーカーから破産申請前に十分な支払いも受けていなかったのである。

利用された融資額の少なさからみて、この政策がサプライヤーの資金難解消に大きな効果を発揮したとは考えられない。しかし、プログラムが部品業界の先行き見通しを改善し、民間資金の流入再開の糸口を作ることによって、事業の安定化に一定の貢献をしたことは疑いない。事実、市況の好転と金融市場の緩和と相まって、09 年半ば以降、サプライヤーの経営は安定の方向に向かった。OESA によると、大規模なサプライヤーの破綻は 09 年全体では少なくとも 47 (54 および 62 社という説もある) を数え、中小企業では 200 社が事業を閉鎖・清算した。08 年 (42 社) を大きく上回ったが、四半期別の申請件数は 4～6 月の 20 社をピークに、7～9 月は 16 社、10～12 月には 2 社と大幅に減少した。09 年半ば以降、銀行等の貸付基準は緩和され、タームローンの借入額も回復した。<sup>13</sup>

10 年にはいると、販売と生産が回復し、サプライヤーの稼働率も 2009 年春の 45% から 60% まで回復した。破産申請はさらに減少し、大企業では 5 社にとどまった。同時に、この間にサプライヤーの統合と合理化が進み、生き残った多くの企業はコスト削減に成功、産業全体の損益分岐点も 10 年には 950 万～1100 万台に引き下がった。10 年前半には、産業全体で 6% 程度の利益率 (税・利払い前) を記録した。自動車メーカーの調達先の絞り込みとも相まって、デトロイトスリーと直接取引する一次サプライヤーの数は大幅に削減され、システム統合能力を高めるものも増えた。小企業ではなお経営難と信用のひっ迫が続き、破綻も増えると警戒されてはいたが、サプライヤー全体の経営危機は一段落したようである。<sup>14</sup>

このような事実を前に、サプライヤー支援計画を立案したタスクフォースの責任者の一人であるラトナーは、政策は正しかったと自賛した。タスクフォースのねらいは、破産しつつある

---

<sup>13</sup> Testimony of the Motor & Equipment Manufacturers Association ,Before the Senate Committee on Banking, Housing, and Urban Affairs Economic Policy Subcommittee, "Restoring Credit to Manufacturers", October 9, 2009 ([http://banking.senate.gov/public/index.cfm?FuseAction=Files.View&FileStore\\_id=e4610997-7941-4358-8b4b-1b4c89c7e42c](http://banking.senate.gov/public/index.cfm?FuseAction=Files.View&FileStore_id=e4610997-7941-4358-8b4b-1b4c89c7e42c) 2011.12.10 アクセス)

<sup>14</sup> なお、新聞報道によると、日系部品メーカーもこの制度の利用を米政府に申請し受理された模様である。GM に足回り部品を納入する 10～20 億円程度の売掛金を持つ独立系メーカーのヨロズは、4 億 3000 万円の売掛債権のうち 3 億 6000 万円が保証される見通しであり、アイシン精機、ブリジストン、曙ブレーキなどの各社も申請ないし受理された。またデンソーと矢崎総業もこの適用を受けた。なお、日本の部品会社もデトロイトスリー 3 社と年間総額 1 兆円の部品取引がある。『日経産業新聞』2009 年 5 月 4 日、6 月 2 日、7 月 15 日



部品会社を救済するのではなく、米国の自動車サプライヤー全体の合理化を図るところにあったように思われる。事実、政府はこの計画の発表時に、一部のサプライヤーの破綻は景気循環の自然な結果であり、むしろ自動車部品産業において今後は大規模なリストラと設備能力の削減が進められること、ただし、それが巨大な自動車企業の安定性を脅かさないように秩序だった方法で行われるべきであるとの声明を発表していた。ラトナーは、政府支援の金利を高く設定したことがサプライヤーの利用を手控えさせた原因であることを認めているが、それが政府のねらい通りであったか否かは明らかではない。しかし、結果からみれば、きわめて少ない政府資金の投入によって、所期の目的をある程度まで達成したと言えよう。<sup>15</sup>

## （２）新車保証計画（WCP）

サプライヤー支援計画を発表した 2009 年 3 月 30 日に、連邦政府はまた消費者の GM、クライスラー離れを止めるため新たな新車保証計画（Warranty Commitment Program）を AIFP の一環として発表した。

デトロイトスリーが政府支援を求めた 08 年 11 月以降、両社の販売台数は危機的な水準にまで低下していた。政府は、その原因の一端を、両社が破綻した場合、新車に付けられているメーカー保証が無効になるのではないかと消費者の懸念に求めた。上の計画は、これを払拭するため、政府が自動車メーカーと協力して、いかなる場合にも新車保証を完全に履行することを確約するものであった。

計画の内容はサプライヤー支援計画とよく似ていた。まず計画への参加はすべての国内自動車メーカーに開かれていたが、実際に参加したのは GM とクライスラーに止まり、フォードはここでも不参加であった。したがってこのプログラムは、計画の発表以後販売された両社のすべての新車を対象とし、また、正確な終了期日は設けられていなかった。

参加を決めた企業は、第 3 者のプログラム管理者と協力して、保証支援計画を作る。サプライヤー支援計画同様、新車保証に基づいて購入者から請求される修理代金を支払うことを唯一の目的とした独立の勘定（特別目的会社：SPC）が作られ、それに政府と会社が現金を拠出す

---

<sup>15</sup> Rattner, *op. cit.* pp.125～127. タスクフォースのねらいは、必要ならばチャプターイレブンを用いても重要なサプライヤーのリストラと再建を進めることにあった。問題は DIP 資金の不足による清算を防ぐことであり、この支援計画がサプライヤーへの民間資金の提供を促進し、通常のチャプターイレブンによる処理を可能にすることになったようである。さらにタスクフォースは自動車メーカーに対し、もし銀行が拒否したら、重要なサプライヤーへ DIP ローンを提供するよう促し、このために必要な資金を GM とクライスラーにそと貸し付けたとある。なお OESA によると、09.4.15 に自動車向け鉄板加工で最大手のノーブル・インターナショナル（ミシガン州）は、ビッグスリーに短期融資を要請し、資金繰りの悪化を乗り切ろうとしたが、前者にその余力がなかったため、チャプターイレブンを申請したとある。

(<http://www.oesa.org/pdf/Media/2009%20OESA%20Supplier%20Bankruptcy%20List.pdf>)

る。<sup>16</sup> 拠出される金額は支払いが予想される保証費用の125%とされ、このうち15%は企業が、残り110%はTARP資金を用いて財務省が負担する。SPCの運営は、メーカーから独立した第3者の管理者が担当する。このため、万一、メーカーが破綻ないし事業から撤退した場合でも、引き続き保証請求に応えることができるように設計されていた。

もし万一の事態が生じた場合には、プログラム管理者と米政府は、保証サービスの提供を継続するため、自動車メーカーに代わって保証責任のすべてを負う第3者のサービスプロバイダーを特定する。サービスプロバイダーはこの勘定の資金（SPCの資産）を用いて、保証責任を肩代わりすることになるが、財務省は同勘定の資金は十分にあるので、これに関心を持つ第3者が存在すると確信していると述べた。<sup>17</sup>

当初は、この計画の費用は巨額に上ると強く懸念された。08年にデトロイトスリーは合計して130億ドル、GMのみでは07年に45億ドルの保証修理費用を支払っていたので、もし50億ドルの保証費用が必要と想定されれば、準備基金はその1.25倍の62.5億ドルにのぼり、GMは9億ドル、政府は残り53億ドルをそれぞれ負担することになる。しかも必要な準備金額は販売された車の台数に比例するので、いっそうコストの増加が心配された。財務省首脳はこの計画にかかる費用を11億ドルと推定していた模様だが、しかし実際の両社に対する融資は、09年4月末にクライスラーに2億8000万ドル、同5月末にGMに3億6000万ドル、総額約6億4000万ドルにとどまった。サプライヤー支援計画よりは巨額に上ったが、大方の予想を大きく下回ったのは両社が保証の履行に充てるより多くの資金を有していたためであった。<sup>18</sup>

新車保証計画は、新会社の順調な発足を経て両社が自力で保証を履行し続けることができると判断されたため、すべての融資が利子つきで返済された後、09年7月に終了した。ガイトナー財務長官は、これを「納税者の資金を慎重に使った成果」と自賛した。<sup>19</sup>

この計画が販売促進に及ぼした効果を評価することは必ずしも容易ではない。GMのヘン

---

<sup>16</sup> 計画の内容は主として、Obama Administration's New Warrantee Commitment Program, March 30, 2009 による ([http://www.whitehouse.gov/assets/documents/Warrantee\\_Commitment\\_Program.pdf](http://www.whitehouse.gov/assets/documents/Warrantee_Commitment_Program.pdf) 2011.10.10 アクセス)。通常、事業運営の一部として、自動車メーカーは販売した新車について、その車の保証サービスにかかる予想費用を反映した「会計上の準備金」を設けるという。

<sup>17</sup> Fox News は、この計画の最大の懸念として、第3者の保証サービスプロバイダーを見つけることができるか、また、自動車メーカーが破綻した後、部品を継続的に入手ができるか、という点に関する専門家のコメントを紹介している。FoxNews.com, March 31, 2009 (<http://www.foxnews.com/politics/2009/03/31/obama-warranty-plan-leaves-gm-chrysler-owners-vulnerable/> 2012.1.17 アクセス)

<sup>18</sup> 以上については、Ernest Istook, "Uncle Sam's Car Lot and Repair Shop" (<http://www.heritage.org/research/commentary/2009/04/uncle-sams-car-lot-and-repair-shop>)、Christopher Jensen, "Understanding Obama's Auto Warranty Plan", New York Times, March 30, 2009 (<http://wheels.blogs.nytimes.com/2009/03/30/understanding-obamas-auto-warranty-plan/?pagenode=print>) などによる。興味深いことに、上の2つの記事はいずれもコスト増への懸念を示していた。なお本計画はGMが海外に販売した車の保証まで対象にしている。

<sup>19</sup> U.S. Government Accountability Office, Report to Congressional Committees, *Troubled Asset Relief Program*, November 2009.GAO-10-151 (<http://www.gao.gov/new.items/d10151.pdf>)

ダーソン CEO は破産申請期間中にも同社の販売台数減が予想よりはるかに小さかった一因として、この新車保証制度の恩恵をあげている。たしかに、このプログラムに幾分かの下支え効果があったことは疑いないが、それほど高い評価を与えることはできない。新車需要は景気や失業率、金利水準に大きく規定される。また、破産が懸念される会社の車を消費者が回避するのは、新車保証の有無より転売価格の低下を恐れてのことである。本計画はこの点にはほとんど影響力を持たなかった。

#### 4. カナダ政府およびオンタリオ州政府による支援策

デトロイトスリーの経営危機は、カナダ経済にも暗い影を投げかけた。カナダの基幹産業の一つである自動車産業の発展が20世紀初頭のフォード以来、デトロイトスリーの子会社によって担われ、米本国の経営と一体となって展開されてきたためである。確かに1980年代後半には、その後“New Domestics”と呼ばれるようになる日系自動車会社（トヨタ、ホンダおよびスズキとGMの合弁会社CAMI）が現地生産を開始し、順調に規模を拡大したから、米系企業の独占的な地位は揺らいだ。<sup>20</sup> しかしそれでも、カナダの自動車産業に占める彼らの存在感はきわめて大きく、その破綻は経済全体に深刻な打撃を及ぼすと考えられた。そこでカナダ連邦政府と同国の自動車生産が集中しているオンタリオ州政府は共同で、かつ米連邦政府と歩調を合わせながら、自動車産業救済策を展開した。最後に、カナダ版のAIFPとも言える支援策の内容を簡単に検討しよう（米加政府の金融支援の概略については第12表を参照）。

##### （1）カナダ経済における自動車産業とデトロイトスリー

はじめに、カナダ経済に占める自動車産業とデトロイトスリーの位置を確認しておこう。第1次大戦後の1920年代に発展を開始したカナダの自動車産業は、65年の米加自動車協定締結を境にめざましい成長をとげた（第13表）。<sup>21</sup> 協定締結のイニシャティブをとったカナダ政府は、同国における販売額の75%以上を国内生産することなどを条件に、アメリカからの完成車（17.5%）および部品（25%）の輸入関税を撤廃する一方、アメリカ政府も50%の米加現地調達率の達成を前提に、完成車および部品に対する関税（6.5および8.5%）を撤廃した。この協定により米加市場は一体化へ向って大きく前進したが、これを契機に両国に生産拠点を持つデ

<sup>20</sup> CAMI Automotive Inc.は1986年10月にGMとスズキの折半出資によって設立されたが、2009年12月にGMがスズキの持ち分を完全買収し、その100%子会社とした。

<sup>21</sup> カナダ自動車産業の発展については、栗原武美子『現代カナダ経済研究』、2011年、東大出版会参照。米加自動車協定については、同書のほか、Thomas Klier and James Rubenstein, *Who Really Made Your Car?*, pp.315-317, 2008, W.E.Upjohn Institute for Employment Research.も参照した。

第 12 表 米加政府による GM、クライスラーへの金融支援の概略※

2008.12.19	米政府	TARP を発表。GM に 134 億ドル、クライスラーに 40 億ドルのつなぎ融資を与えると発表。計 174 億ドル。 ● 08.12.29 に GM 向け 134 億ドルを実行。同日、GMAC 増資参加のために 8 億 8400 万ドルの融資を GM に与える ● 09.1 にクライスラー向け 40 億ドルの融資を実行。
2008.12.20	加・オンタリオ州政府	GM カナダに 24 億ドル（30 億加ドル）、クライスラーに 8 億ドル（10 億加ドル）のつなぎ融資を与えると発表 ● 実行はそうとう遅れる。クライスラー向けは 09.3.30 日以降に実行。
2009.3.19	米政府	サプライヤー支援計画を発表
2009.3.30	米政府	再建プランと新たな融資申請を却下。GM には 60 日間の猶予とつなぎ資金（60 億ドル）の供与を発表。クライスラーには 30 日間 ● GM に対し 09.4.22 と 5.20 の 2 回に 60 億ドルを融資
	米政府	新車保証計画を発表 ● GM に 3 億 6000 万ドルの融資を与える。 ● クライスラーに 09.4 末～5 月に 2.8 億ドルの融資を与える。
2009.4.7	加・オンタリオ州政府	新車保証計画を開始・サプライヤー支援計画を発表
2009.4.30	米政府	クライスラー破産法適用を申請。85 億ドルの支援を発表。DIP 融資として 18 億 8800 万ドル、破産からの脱出後の短期運転資本供与として 66 億 4200 万ドルを用意。 ● DIP 融資は 5 月に実行。短期運転資本供与は 46 億ドルを利用。20 億ドル余は未利用。
	加・オンタリオ州政府	37 億 7500 万加ドル（約 30 億ドル）の支援を発表。 ● 08.12.20 の 10 億加ドルの融資も含む
2009.6.1	米政府	GM 破産法適用を申請。最大 301 億ドル（DIP ファイナンス）の支援を発表。 ● 301 億ドルは即時融資される。
	加・オンタリオ州政府	91 億ドルの支援発表（うち、最大 32 億ドルは GM 本社に対する DIP ファイナンス）

※表記のない限り米ドル

（資料） U.S.Department of Treasury, *Monthly 105 (a) Report. various issues*,  
<http://www.treasury.gov/initiatives/financial-stability/briefing-room/reports/105/Pages/default.aspx>  
 2011.4.16 アクセス）

Congressional Oversight Panel, *September Oversight Report*, September 9, 2009, p.46.

<http://cop.senate.gov/documents/cop-090909-report.pdf> 2011.3.20 アクセス）

第 13 表 カナダの自動車生産台数（台）

	乗用車	商用車	合計	デトロイトスリー のシェア（%）
1960	325,282	70,040	395,322	95.9
1965	709,567	143,501	853,068	92.1
1970	938,182	251,279	1,189,461	93.0
1975	1,054,537	387,539	1,442,076	94.2
1980	846,777	527,522	1,374,299	96.6
1985	1,077,932	856,178	1,934,110	97.8
1990	1,097,670	850,304	1,947,974	84.3
1995	1,336,725	1,070,430	2,407,155	82.3
2000	1,550,500	1,412,597	2,963,097	77.5
2001	1,274,853	1,259,998	2,534,851	74.5
2002	1,369,042	1,264,259	2,633,301	74.3
2003	1,340,175	1,212,687	2,552,862	72.4
2004	1,400,129	1,311,407	2,711,536	68.3
2005	1,406,777	1,281,115	2,687,892	64.8
2006	1,427,582	1,143,784	2,571,366	62.1
2007	1,342,133	1,236,657	2,578,790	64.8
2008	1,195,436	886,805	2,082,241	60.1
2009	822,267	668,215	1,490,482	53.4
2010	967,077	1,101,112	2,068,189	64.1

（資料）1960～1995：日刊自動車新聞編『自動車産業ハンドブック』各年度版  
2000 年以降は *Ward's Automotive Yearbook*, 2011.

トロイトスリー各社は米国からカナダへの部品輸出とカナダから米国への完成車輸出を軸とする分業関係を本格的に構築し、カナダにおける生産の合理化と生産能力の拡大に着手した。協定締結以後、カナダの対米自動車貿易は急増し、完成車は直ちに輸出へ転じたが、その反面、部品貿易の入超は巨大化し、80 年代前半までは自動車貿易収支全体は赤字基調にあった。以上の関係は 94 年の北米自由貿易協定の発効とともに、メキシコを加えた北米レベルへさらに拡大された。加えて 80 年代末には、日米貿易摩擦と円高に促された日系自動車企業が現地生産を開始し、これまた北米レベルにおける生産の統合を図りながら、急速に生産を増加させた。<sup>22</sup> 日系企業の順調な拡大により、カナダの自動車生産において一時 90%を超えたデトロイトス

<sup>22</sup> このほか乗用車生産では、スウェーデンのボルボ（Volvo Canada Ltd.）が 1963 年から 98 年の間、また、韓国のヒュンダイ（Hyundai Auto Canada Inc.）が 89 年から 93 年の間、それぞれ現地生産を展開した。*Ward's Automotive Yearbook, various years.*

リーの独占は揺らいだが、2000 年にも全体の 80%近くを占めるなど、なお支配的な地位を維持した。

このようにカナダの自動車産業は対米完成車輸出の増大を通じて成長をとげたが、それを可能にした有力な原因の一つとしては、同産業がカナダ製造業のなかでは例外的に、生産コスト面で米国企業より優位にあったことがしばしば指摘されている。GM カナダの社長によると、2002 年の時点でカナダにおける自動車 1 台当たりの生産コストはアメリカより平均 500 ドルほど低かった。その原因はまず、両国間での国民皆保険制度の有無により、カナダ企業が負担する医療費が米国企業に比べ大幅に低かったことにある。前記の GM カナダ社長は生産コスト差の半分を医療コスト差に求めている。また、1 台当たりコストに占める医療費はカナダの方が 1,400 ドルも低かったという数字もある。<sup>23</sup> これに加えて、工場における生産性も概してカナダの工場の方が高く、時期はやや後のことになるが、工場生産性の評価で有名なハーバー・レポート (Harbour Report) によると、2007 年度における北米の生産性上位 10 工場のなかにはカナダの 4 工場がランクインされたほどであった。また、同じく J.D.パワーの初期品質評価でも、カナダ工場は平均するとアメリカ工場より高い評価を得た。最後に、加ドルが米ドルに対し長期にわたって弱含みに推移したことも重要な原因であった。これらの結果、2002 年のカナダ自動車労組 (CAW) の発表によれば、カナダはアメリカに対し 1 時間当たり 16 ドルもの人件費の優位を誇ったという。<sup>24</sup>

カナダにおける自動車生産のピークは世紀交代期の 1999～2000 年頃にあり、約 300 万台に達した。これは米国の生産台数の約 20%にあたり、北米全体の約 17%を占めた。雇用のピークもほぼ同時期に記録され、自動車製造業のみで約 17 万人、ディーラー、修理業までを含めると 50 万人程度に達した。また、自動車製造業の実質産出高 (付加価値額) もピーク時にはほぼ 220 億ドルと製造業全体の約 12%、カナダ全 GDP の 2%程度を占め (第 14 表)、輸出でも全体の 11%、製造業輸出の 23%を占めた。産業分類の方法にもよるが、自動車産業がカナダ最大の製造業であり、最有力の基幹産業の一つであったことは疑いない。

カナダの自動車産業のいま一つの特徴は、工場の立地がデトロイトと川一つ隔てたオンタリオ州南部に集中していたことにある。カナダに存在する 5 つの自動車会社 (乗用車と小型トラックのみ。中大型トラックは除く) の子会社はすべての工場をオンタリオ州南部に配置し、合計 277 万台の生産能力を誇っていた。Ward's の 2008～09 年のデータで確認すると (第 15 表)、オンタリオ州はカナダの乗用車および小型トラック生産の 100%を占め、中・大型トラックを

---

<sup>23</sup> Ian F. Fergusson, *United States-Canada Trade and Economic Relationship: Prospects and Challenges*, September 2011. CRS Report for Congress. (<http://www.fas.org/sgp/crs/row/RL33087.pdf> 2012.1.23 アクセス)

<sup>24</sup> Keller and Rubenstein, *op. cit.* 316

第 14 表 カナダにおける自動車産業のウエイト

	2000	2005
自動車産業実質 GDP (1997 年ドル、百万ドル：%)		
自動車製造業	8,505	8,750
車体・トレーラー製造業	1,452	1,310
部品・アクセサリー	11,310	11,906
合計	21,267	21,966
対製造業 GDP 比 (%)	11.8	12.4
対全産業 GDP 比 (%)	2.2	2.1
自動車産業雇用 (千人：%)		
製造業※	172	165
小売業※	307	331
合計	479	495
対製造業雇用比 (%) **	7.6	7.5
対全産業雇用比 (%) **	3.2	3.1
(参考：千人)		
米国自動車産業		
製造業	1,314	1,097
小売業	3,091	3,149
合計	4,404	4,246
メキシコ自動車産業	551	NA

※製造業は車体・ボディ・部品の合計 (NAICS3361～3)：小売業はディーラーとアフターマーケットの合計 (NAICS4151,4411,4412,8111,4413,4152,4153)

※※自動車製造業の占める割合

(資料) *Statistical Review of the Canadian Automotive Industry*: 2006 edition,

Table 3.5、5.1 より作成

([http://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/vwapj/stats-statistique-2006\\_](http://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/vwapj/stats-statistique-2006_eng.pdf)

eng.pdf 2012.1.20 アクセス)

第 15 表 カナダにおける州別自動車生産台数

	2008			2009		
	乗用車	トラック	合計	乗用車	トラック	合計
オンタリオ州	1,195,436	879,032	2,074,468	822,267	662,397	1,484,664
ケベック州	0	7,773	7,773	0	5,818	5,818
カナダ合計	1,195,436	886,805	2,082,241	822,267	668,215	1,490,482
オンタリオ州の割合	100	99.1	99.6	100.0	99.1	99.6

(資料) *Ward's Automotive Yearbook*, 2010.より算出

加えても 99%に達した。後者のメーカーである Kenworth Truck Co. 一社のみがケベック州に工場を持ち、カナダ生産のわずか 1%程度を占めていたに過ぎなかった。オンタリオ州の自動車生産拠点としての地位は北米レベルでみてもきわめて高く、同州の生産台数は 2003 年にデトロイトが立地するミシガン州を抜いて以来、北米の州および地域なかでは最大規模を誇ったほどであった。<sup>25</sup> 加えて 300 を越える部品会社が 10 万人近くの雇用を擁した。カナダにおける自動車産業関連の雇用はオンタリオ州に集中し最盛期では 40 万人をも数えた。

21 世紀にはいると、カナダの自動車生産は停滞に陥った。まず、2003 年頃から原油・基礎金属など資源価格の世界的な上昇が始まり、これとともにカナダからの資源輸出が急増、加ドルは米ドルに対し大幅に騰貴した。2007 年以降のアメリカにおける UAW の賃金・付加給付などにおける譲歩と相まって、カナダの対米コスト優位は大幅に縮まり、08 年には消滅したとさえいわれた。加ドル高によって自動車をはじめ工業製品輸出は大幅に低下し、その採算も悪化したため、企業は経営合理化と人員削減を余儀なくされた。<sup>26</sup> これに 08 年秋以降のアメリカの金融・経済危機に伴う自動車販売の減少が追い打ちをかけ、カナダの自動車産業は深刻な経営難に直面した。同時に、アメリカではデトロイトスリー親会社の経営破綻が現実のものとなった。彼らの経営破綻がカナダ経済に及ぼす影響については多様な試算が発表されたが、オンタリオ州の製造業カOUNシルの依頼を受けた民間のある研究所は、米自動車大手 3 社が完全に破綻すると (100%の生産削減)、2010～2014 年の 5 年間にカナダ全体で 58 万 2000 人が失業し、その大半 (51 万 7000 人) がオンタリオ州に集中すること、50%の生産削減でも約 30 万人の雇用が失われるとの調査結果を発表した。<sup>27</sup> また、GM 1 社の清算によりオンタリオ州では 8 万 5000 人が職を失うとも予測された。<sup>28</sup> GM カナダはオンタリオに 4 工場を持ち (うち、インガーソル Ingersoll は CAMI)、08 年 12 月末に従業員 (アワリー・サラリー) 約 1 万 2000 人を雇用するカナダ最大の民間企業の一つであった。また、生産された自動車の 85%を輸出し、(パーツを含む) 金額では 122 億加ドルと同国最大の輸出企業であった。GM はまたオンタリオ州の 200 余りの工場から年間 80 億加ドル以上の部品を購入することによって 4 万 5000 人の雇用を支え、同州の GDP に 27 億ドル貢献したとされている。さらに、GM が破綻すれば多くの部品工場が経営難に見舞われ、カナダの他の自動車組立工場の操業も困難になるとみられ

<sup>25</sup> 栗原、前掲書 223 頁

<sup>26</sup> House of Commons Canada, *A Study of the Crisis in the Automotive Sector in Canada, Report of the Standing Committee on Industry, Science and Technology*, March 2009.  
([http://www.parl.gc.ca/content/hoc/Committee/402/INDU/Reports/RP3783523/402\\_INDURpt02/402\\_INDURpt02-e.pdf](http://www.parl.gc.ca/content/hoc/Committee/402/INDU/Reports/RP3783523/402_INDURpt02/402_INDURpt02-e.pdf))

<sup>27</sup> The Centre for Spatial Economics, *The Economic Impact of the Detroit Three Auto Manufacturers in Canada*, December 2008 (<http://www.cbc.ca/news/pdf/omc-autoimpact-b.pdf>)

<sup>28</sup> Government of Ontario – Newsroom, 2009. June 1: “Government Providing \$3.5 Billion To Help Automaker Gain Solid Footing” (<http://news.ontario.ca/opo/en/2009/06/ontario-helps-general-motors-restructure.html> 注 26～28 ; いずれも 2011. 6.9 アクセス)



た。米系ビッグスリーの生産・販売戦略の一環に組み込まれ、その生産能力のほぼ 20%を配置されているカナダの自動車産業がデトロイトの破綻によって深刻な打撃を受けることは容易に想像されるところであった。

## （２）GM、クライスラーへの金融支援

こうして、カナダ連邦政府とオンタリオ州政府は共同で同国における自動車産業の支援に乗り出した。アメリカのブッシュ政権が米加自動車産業の一体性に注目し、カナダ政府に対して北米自動車産業の救済プランを共同で作ろうと呼びかけたのに応え、<sup>29</sup> カナダの両政府も米連邦政府と緊密な連携のもと、2008 年 12 月以降、3 つのステップにより GM、クライスラーへ金融支援を行った。このため米政府の側からカナダ政府は、「最初から信頼できるパートナー」として高く評価された。<sup>30</sup> 一方フォードは、米国におけるのと同様に、当初は支援を要請したが、後には米国と同じ理由でそれを撤回した。

### ① 2008 年 12 月：GM カナダとクライスラー・カナダに対する緊急支援の発表

すでにデトロイトスリーのカナダ子会社は 08 年秋から、米国本社が米政府に対したのと同様、カナダ政府に支援要請を始めた。<sup>31</sup> 米議会で救済法案の審議が始まった 12 月上旬には、GM が 24 億加ドル、フォードは 20 億加ドル、クライスラー 16 億加ドルの計 60 億加ドル（48 億米ドル）の支援をカナダ政府に要請したとの報道がカナダの地元紙にあらわれた。その後、連邦政府のクレメント産業相は、米議会が 140 億米ドルの救済法案を成立させたら、カナダ連邦およびオンタリオ州政府もこれに見合って、33 億加ドル（26 億米ドル）程度の資金援助を行う用意があると表明した。<sup>32</sup>

それゆえ米国において救済法案の成立が失敗し、ブッシュ大統領が AIFP を発表した翌日の 12 月 20 日に、ハーパー・カナダ首相とマクギンティ・オンタリオ州首相はカナダにおける両社の操業を支援するため応分の負担を果たすとして、共同で GM カナダ（General Motors of Canada Ltd）に最大 30 億加ドル（24 億米ドル）、クライスラー・カナダ（Chrysler Canada Inc）に最大 10 億加ドル（8 億米ドル）、計 40 億加ドル（32 億米ドル）の緊急融資を行うと発表し

<sup>29</sup> Government of Canada, Canada News Centre, Office of Prime Minister, PM Announces Support for General Motors (July 1, 2009) (<http://www.pm.gc.ca/eng/media.asp?id=2605> 2011.8.9 アクセス)

<sup>30</sup> Rattner, *op.cit.*, p.233. CGA (2009) Certified General Accountants Association of Canada, *Public Underwriting of Private Debt*, Chapter 3, pp.28~29, December 2009 ([http://www.cgacanada.org/en-ca/ResearchReports/ca\\_rep\\_public=underwriting\\_private-debt.pdf](http://www.cgacanada.org/en-ca/ResearchReports/ca_rep_public=underwriting_private-debt.pdf) 2011.8.9 アクセス)

<sup>31</sup> さらに 2008 年 11 月 18 日に、ブルームバーグは、デトロイトスリーはカナダでも米国に求めているものに見合う規模の政府支援を要請する見通しとの GM 幹部の発言をカナダの『グローブアンドメール』紙が報じたことを紹介している。(<http://www.bloomberg.co.jp/news/123-KAJYDJ0D9L3501.html> 2012.2.14 アクセス)

<sup>32</sup> CBC News, December 12, 2008 (<http://www.cbc.ca/news/canada/story/2008/12/12/flaherty-deficit.html> 2012.2.14 アクセス) 『日本経済新聞』2008 年 12 月 6 日、13 日夕刊

た。このうちカナダ連邦政府は 27 億加ドル、オンタリオ州政府は 13 億加ドルをそれぞれ分担した。一方、米政府の支援は GM に 134 億米ドル、クライスラーに 40 億米ドルの計 174 億米ドルであったから、カナダ政府の支援はそのほぼ 5 分の 1 にあたった。この 20% という数字は、デトロイトスリーの米加生産能力（完成車およびパワートレイン）に占めるカナダの割合をほぼ反映したものであり、以後のケースでも維持された。これはカナダの両政府がデトロイトスリーに対し、同国における現在の自動車生産と資本支出、さらには研究開発投資における割合を今後とも維持するよう求める意味合いを持っていたのである。緊急融資は貿易信用・保険業務を扱う公共企業体（クラウン・コーポレーション）であるカナダ輸出開発公社（Export Development Canada: EDC）を通じて、両社の「一般事業目的」（債務や税金、未払い年金債務などの支払いには充ててはならないという条件付き）のために提供された。米政府の支援同様、重役報酬の制限、定期的な財務報告の提出義務などいくつかの条件が付けられたが、最も重要なのは 09 年 2 月中旬までに、長期の生き残りを保証するリストラプランを政府に提出することであった。<sup>33</sup>

緊急支援の発表にあたって政府は、これらの支援策は農業や森林業、製造業など困難に見舞われた産業救済策の一環として行われること、その目的はカナダ経済の防衛すなわち雇用の確保にあり、自動車産業のリストラと再建を促し、北米生産に占めるカナダの現在のシェアを維持することにあると述べた。ハーパー首相は、GM、クライスラーの両社がカナダの工場を米国へ移転させるようなリストラ策は認めないと表明したうえで、ブッシュおよび次期のおバマ両政権からデトロイトスリーを破綻させることはないと言質を得たことも付け加えた。<sup>34</sup>

付言すれば、カナダ政府のこの支援は両社が米政府のつなぎ融資を直ちに引き出したため、しばらくの間は利用されなかった。これが実際に申請され、使用されたのは、すぐのちにふれるように、両社のリストラプランと新たな支援要請が却下された 09 年 3 月末以降のことであった。

## ② 2009 年 4 月：クライスラーの破産法適用申請とリストラ支援

09 年に入ると、カナダの自動車販売は激減した。同年 2 月、融資条件に従って GM、クライスラー両社は米政府に続いてカナダ政府に対して再建案を提出した。その概要を記せば、まず GM カナダは、米加生産に占めるカナダのシェアを 2009～14 年の間は 17～20% に維持する。新型ハイブリッド車を含め、5 つの新車の生産をカナダのオシュワ Oshwa、インガーソル Ingersoll の工場を開始する。また、新たなフレキシブル・トランスミッションの生産や次世代

<sup>33</sup> Industry Canada, The Governments of Canada and Ontario Reject Automakers' Restructuring Plans (<http://www.ic.gc.ca/eic/site/ic1.nsf/eng/05485.html> 2011.8.9 アクセス)

<sup>34</sup> ロイター、2008 年 12 月 22 日 (<http://jp.reuters.com/article/topNews/idJPJAPAN-35561120081221>)

の電気自動車システムに関する先端的な研究開発も実施する。すでに発表している以外に追加的な工場閉鎖は行わず、今後ともカナダで販売高首位の座を守り、他社より多数の 2009 年型ハイブリッド車を発表する。重役などの給与を 10%削減、退職労働者の年金は保障するが、米国における VEBA と同様の医療保険の仕組みを作るなどがその大枠であった。<sup>35</sup> 同時に、GM は米政府に対する新たな追加融資の 20%、60～70 億加ドルをカナダ両政府に要請した。<sup>36</sup>

クライスラー・カナダも同様に、リストラ案を提出し、10 億加ドルの追加支援を求めた。同社は 09 年 1 月 20 日に結ばれたフィアットとの「グローバルな戦略的提携」の完了を目指しながら、カナダ国内における投資継続の意思を表明した。具体的には、ウインザー工場のミニバン（約 10 億加ドル）および塗装、輸出用車両の生産施設に合計約 14 億加ドル、ブラムプトン工場の新製品用に 14 億加ドルをそれぞれ投資する。このほか、新車用プラットフォームへ 30 億加ドル、新製品に 24 億加ドル、電気自動車の生産に 5 億加ドルを投資する計画を発表した。

リストラ案が提出されたのちの 3 月上旬、クライスラーの社長兼副会長（当時）のトム・ラソーダ氏はカナダ下院の金融委員会で証言し、カナダにおける生産コストが北米のなかで割高になっており、自動車労組（CAW）の譲歩に加え、カナダ連邦およびオンタリオ州政府からのそのような支援、政府との間の課税問題（トランスファープライシングの認定）をめぐる紛争が解決されなければカナダの工場を閉鎖すると証言して大きな波紋を引き起こした。<sup>37</sup>

3 月 30 日に米加政府は、提出された両社のリストラ案を不十分として却下した。しかし米政府は 12 月の融資を直ちに返済させて両社を破綻に追い込むのではなく、GM に対してはワゴナー CEO の辞任と徹底したリストラの実施、クライスラーにはフィアットとの提携交渉の完了を求め、その間のつなぎ資金を新たに融資すると発表した。カナダのクレメント産業相も同日、同じ趣旨の発言を行い、クライスラーのリストラ案に前進がみられることを評価しつつも、長期の生き残りを保証するには十分ではないとして支援要請を却下、競争力の改善とコスト削減のため、さらなる抜本的な変革を求めた。<sup>38</sup> カナダ政府もこのためのつなぎ資金として、08 年 12 月 20 日に発表した支援を実行した。

<sup>35</sup> *General Motors of Canada Restructuring Plan*, February 20, 2009. ([http://media.gm.ca/content/dam/Media/CA/PDF/Submission\\_.pdf](http://media.gm.ca/content/dam/Media/CA/PDF/Submission_.pdf) 2011.8.9 アクセス)

<sup>36</sup> カナダのクレメント産業相が明らかにしたもの。ロイター（2009 年 2 月 21 日）による。

(<http://jp.reuters.com/article/topNews/idJPJAPAN-36610820090221> 2011.6.9 アクセス)

<sup>37</sup> *Automotive News*, Mar.12, 2009 ならびにカナダの *Globe and Mail*, Mar.12, 2009 の記事を転載したブログによると、同氏はカナダ政府に対し総額 23 億加ドルの融資を求めた。([http://blog.cleveland.com/business/2009/03/chrysler\\_threatens\\_canada\\_pull.html](http://blog.cleveland.com/business/2009/03/chrysler_threatens_canada_pull.html) 2012.1.24 アクセス) House of Commons Canada, *A Study of the Crisis in the Automotive Sector in Canada* (前掲、注 26)。この報告書では GM のリストラプランの方を高く評価し、クライスラーからはさらに多くの情報を得よう政府に求めている。

<sup>38</sup> Scott Evans, “Chrysler Threatens to Pull Out of Canada if CAW Doesn’t Agree to Concessions” (<http://wot.motortrend.com/chrysler-threatens-to-pull-out-of-canada-if-caw-doesnt-agree-to-concessions-4284.html#ixzz1lgtUsbqk>)

それ以後、両社が米連邦破産法第 11 章の申請に至る経緯は前稿ですでに論じた。ごく概略のみを記せば、まずクライスラーは、イタリアのフィアットとの資本・業務提携が最終合意に達し、フィアットは当初 20%の株式を取得する一方、クライスラーは同社の技術・販売網などを利用して経営の再建を図る方針を固めた。労働組合（UAW および CAW）との賃金コストの削減交渉は予想に反して円滑に進み、金融機関など大口の債権者との間の債務削減案にも合意をみた。一時は破産法の申請なしにリストラが進むかと観測されたが、4 月末近くになって、一部の投資家とヘッジファンドなど小口の債権者が債務削減案に反発、財務省は譲歩案を示し、大口債権者も説得に回るが拒否されたため、30 日にクライスラーは米加政府支持のもと米連邦破産法第 11 章の適用を申請するに至った。

米加政府はクライスラーのフィアットとの提携や組合との賃金・レガシーコストに関する新たな協約が競争力の改善に貢献することを認め、総額約 105 億ドルの追加支援を共同で発表した。米政府は DIP ファイナンス（「破綻企業に対する融資」）<sup>39</sup> として約 33 億米ドル、新会社の設立以降の金融支援として約 47 億米ドルの合計 80 億 8000 万米ドルの追加融資を行う一方、カナダ連邦政府とオンタリオ州政府は 24 億 2000 万米ドルの支援を発表した。その見返りに、両国政府は新会社株式の 8%と 2%、独立取締役 4 名と 1 名の任命権をそれぞれ得た。<sup>40</sup>

カナダ両政府の支援を具体的にみると、クライスラー・カナダに対し、①短期の運転資本融資として、最大 2 億 900 万加ドルをカナダ輸出開発公社（EDC）を通じて直ちに提供する。②中期のリストラローンとして、11 億 1600 万加ドル（8 年満期、返済は 3 回の賦払い）を貸し付ける。③すでに前年 12 月に発表した 10 億ドルの暫定ローンを更新する。<sup>41</sup> これに加えて、裁判所管理下のリストラを支援するため、④米政府のクライスラー・カナダの親会社（Chrysler LLC）に対する DIP ファイナンスに参加し、14 億 5000 万加ドルを拠出する。以上、支援の総額は 37 億 7500 万加ドルに達した（このうち連邦政府の負担は 25 億 1700 万加ドル、オンタリオ州政府は 12 億 5800 万加ドルであった）が、すでに発表されていた③を除くと、27 億加ドル（約 22 億米ドル）となる。貸し付け条件としては以前のものとほぼ同様に、配当や重役の報酬・特権制限などが付けられていたが、とくにパーツサプライヤーに対して契約に則って

<sup>39</sup> チャプターイレブンの適用を受け、経営破綻以後も経営陣がとどまる形で再建計画を策定した企業に対してなされる当面の運転資金融資を指す。

<sup>40</sup> The White House Briefing Room, Joint Statement, President Obama and Prime Minister Harper, United States-Canada Support for Chrysler LLC, April 30, 2009.

([http://www.whitehouse.gov/the\\_press\\_office/Joint\\_Statement\\_President\\_Obama\\_and\\_Prime\\_Minister\\_Harper\\_United\\_States-Canada\\_Support\\_for\\_Chrysler\\_LLC](http://www.whitehouse.gov/the_press_office/Joint_Statement_President_Obama_and_Prime_Minister_Harper_United_States-Canada_Support_for_Chrysler_LLC).)

<sup>41</sup> 正確には、10 億ドルの融資の最後の賦払い分 2 億 5000 万ドルの実行である。Canada News Centre Canada and Ontario: Joint support for Chrysler restructuring (Apr. 30, 2009) (<http://pm.gc.ca/eng/medelia.asp?id=2548>) この 10 億ドルの融資は 09 年 3 月末に 2 億 5000 万ドル、4 月初めに 5 億ドル、そして 5 月 1 日に 2 億 5000 万ドルが実行される予定であった。

十分な支払を行うよう付記されていた。なお、37 億加ドルは 2011 年 7 月までに全額引き出された。

その後、クライスラーはわずか 40 日余りという短い期間で裁判所における破産処理手続きを完了し、6 月 10 日には新生クライスラー（Chrysler Group LLC）の発足にこぎつけた。カナダ政府とオンタリオ州政府は、新会社の発足時点に、融資の見返りとして、新会社の債務（支払い義務）22 億ドルと新会社普通株の 2.46%、取締役 1 名（全体で 9 名）の選任権を得た。他方、120 億米ドルを支援した米政府はカナダ政府の 4 倍の 9.85%の普通株を取得した。新会社の最大株主は UAW・VEBA（67.69%を所有）、残り 20%は提携相手のフィアットが獲得した。

### ③ 2009 年 6 月：GM の破産法適用申請とリストラ支援

カナダの連邦・オンタリオ州政府の最後の金融支援は、GM の米連邦破産法適用申請に伴う総額 91 億米ドルの短期融資であった。

3 月 30 日の決定以後、GM はワゴナーCEO を更迭し、新たにヘンダーソン氏を CEO に据えた。クライスラーの場合と同様、組合との協議は比較的円滑に進み、UAW は大幅な人件費の削減に応じたが、無担保債権者との債務減額に関する交渉は難航し、ついには決裂した。GM は 6 月 1 日に、連邦破産法第 11 章の適用を申請するに至った。この間、米加政府は GM 支援について協議を重ねていた。支援金額について米政府は総額 500 億ドルを超えると予測し、その前提のもとでカナダ政府も 100 億ドルの負担を覚悟したという。<sup>42</sup>

米加政府は破産手続きが円滑に進み、新生 GM が速やかに発足するため、先のクライスラーとほぼ同様の支援を行った。米政府は GM に対する DIP ファイナンスとして 301 億ドルを、カナダ政府は 91 億米ドルの短期融資を発表した。後者の大部分（3 分の 2 以上）は GM カナダに、最大 32 億米ドルは GM カナダの親会社（GM）に対する米政府と合同の DIP ファイナンスに充てられた。GM カナダに対する融資条件は、クライスラーとほぼ同様、同社の承認されたリストラプランを実行すること、配当支払いや重役特典および報酬を制限すること、そして会社の財務情報へのアクセス権を政府に認めることなどに加え、サプライヤーへの支払いを十分に行うことも付記された。新規融資に加え、前月の 5 月 4 日に、カナダ政府は GM が 6 月 1 日を期限とするリストラ完了までの運転資本として、08 年 12 月 20 日に発表されたつなぎ融資の一部、4 億 1300 万米ドル（5 億加ドル）を GM カナダへ融資することを承認した。この結果、GM への支援額は総計 95 億米ドル（106 億加ドル）に達し、うち、連邦政府が 71 億加ドル、オンタリオ州政府が 35 億加ドルをそれぞれ負担した。一方 GM は、カナダ政府との信用協定の有効期間中に同国での操業に 20 億米ドル、研究開発に 10 億米ドルの投資を約束し、

---

<sup>42</sup> Rattner, *op. cit.*, pp.233-234

また、北米生産の16%をカナダ（オンタリオ州）に維持することも表明した。<sup>43</sup>

GMの破産処理手続きはクライスラー以上に速やかに進み、7月10日に新会社GM Co.が発足した。合計95億米ドルのカナダ政府の支援は、GMカナダの最大13億ドルの債務（米ドル、以下同じ）に加え、GMの優先株1620万株4億300万米ドル、GM普通株の5480万株、11.7%（うちオンタリオ州政府3.8%）に転換され、さらに取締役1名の任命権を得た。他方、アメリカ政府合計は約500億ドルの支援に対し、普通株約3億株（約60%）優先株8390万株（21億ドル）そして債務（約80億ドル）を得た。

要約すると、カナダ政府のGM、クライスラーへの支援の合計は146億加ドル（116億8000万米ドル）に達し、うちGMには106億加ドル、クライスラーには37億加ドル（29億6000万米ドル）が融資された。また、全体の68.2%はGMカナダ、クライスラー・カナダに、残りの31.8%はアメリカの親会社に融資されたが、負担の内訳は、連邦政府が97億加ドル、オンタリオ州政府が49億加ドルであった。支援はいずれもEDCに設けられた政府勘定を通じて行われた。本来、EDCの業務は輸出信用・貿易保険などに限られていたが、金融危機対策として2009年初頭に発表された経済アクションプランにより規制が自由化され、2年間の時限措置ながら国内産業向けの融資・保険提供が可能になった。EDCはまた、のちにふれるカナダ版のサプライヤー支援計画でも中心的な役割を果たした。<sup>44</sup>

このように米加政府の金融支援の多くは株式等へと転換され、債務として両社が返済義務を負った部分のごくわずかにとどまった。当初、債務部分の返済期限はクライスラーが2017年、GMが2015年と定められていたが、実際には、GMは2010年4月21日、またクライスラーも2011年5月31日と両社はいずれも期限より大幅に早く債務を完済した。

### （3）その他の金融支援

以上の直接的な金融支援に加え、カナダ政府は米政府の施策を手本に、それとほぼ同様の多彩な救済策を展開した。これらについて、ごく簡単にふれておこう。

#### ① サプライヤー支援計画

まず第1は、サプライヤー（自動車部品供給業者）に対する金融支援である。この点では、

---

<sup>43</sup> Canada News Centre, Canada and Ontario: Joint support for General Motors restructuring (June 01, 2009), (<http://pm.gc.ca/eng/media.asp?id=2600>). Government of Ontario – Newsroom, 2009. June 1: “Government Providing \$3.5 Billion To Help Automaker Gain Solid Footing” (<http://news.ontario.ca/opo/en/2009/06/ontario-helps-general-motors-restructure.html>) 2011.8.9 アクセス)

<sup>44</sup> EDCについては、山本拓「世界金融危機時における公的金融機関の動向」海外投融資情報財団JOI, 2011年7月 (<http://www.joi.or.jp/modules/news/index.php?page=article&storyid=329>) 日本格付研究所 ニュースリリース「カナダ輸出金融公社」(<http://www.jcr.co.jp/release/pdf/11i029EDC.pdf?PHPSESSID=6616c4aa873c2073a3bf924a3af3b04e>) JAMA *Canada Report*, Vol.10, No.2, 2009年3月号 ([http://www.jama.ca/jcr/2009/jcr\\_vol10\\_no2.pdf](http://www.jama.ca/jcr/2009/jcr_vol10_no2.pdf)) などによる。

カナダ政府の方が米連邦政府より先行していた。アメリカ同様、カナダにおいてもサプライヤーの経営難は金融危機以前から始まり、早くも 07 年秋には新車組み付け部品の業界団体であるカナダ部品工業会（APMA：Automotive Parts Manufacturer's Association）が政府に支援を働きかけ、政府も 2008 年度予算でこれに一定の対応をとったほどだった。その後、金融危機と自動車販売の低下とともに、サプライヤーの資金難はますます悪化し、08 年 12 月上旬に GM、クライスラーが正式に政府支援を要請したのと同時期に、APMA もカナダ政府に対し、完成車メーカーからサプライヤーへの支払いが円滑に行われるよう確保すること、融資や融資保証によって政府が直接、金融支援を行うこと、そして、完成車メーカーや上位にあるサプライヤーへの売掛金を保護する受取勘定保険を適切な料率で購入できるようにすることなどを要求した。<sup>45</sup>

この要求を受けてまずカナダ政府は、すでにふれたように、GM、クライスラーに対する支援の際にサプライヤーへの支払いを確実に履行することを条件づけた。ついで、サプライヤー向けの「受取勘定保険プログラム」（ARI：Account Receivable Insurance）を強化した。これはカナダ輸出開発公社（EDC）が輸出企業に与えていた受取勘定（売掛金）保険を、国内企業も利用できるようにしたものであり、保険を購入することによって、サプライヤーは顧客からの支払い停止によって被る損失の 90% までを保障されることになった。

政府は ARI の強化のため、09 年 1 月 27 日に「カナダ経済アクションプラン」Canada's Economic Action Plan と銘打って発表した 09 年度予算において、EDC の授權資本と政府勘定の法定限度額を引き上げることによって、先に見た GM、クライスラーの救済と同時に、戦略部門に対する資金供与をも可能にした。さらに、後にふれるように、カナダ政府の新車保証計画が発表された 4 月 7 日には、ARI の保証枠を 7 億加ドル増額した。これ以前に実行された保証枠 5 億 5000 万加ドルとあわせ、総額は 12 億 5000 万加ドルに達したが、これは米政府のサプライヤー支援額（50 億米ドル）のちょうど 20% にあたった。4 月の増額は、米連邦政府の支援と釣り合いとるための措置であった。<sup>46</sup>

<sup>45</sup> JAMA Canada Report, Vol.10, No.2, 2009 年 ([http://www.jama.ca/jcr/2009/jcr\\_vol10\\_no2.pdf](http://www.jama.ca/jcr/2009/jcr_vol10_no2.pdf))

<sup>46</sup> カナダの 2009 年度予算案（アクションプラン）については、<http://www.actionplan.gc.ca/initiatives/eng/index.asp?mode=2&initiativeID=179> また、ARI については、<http://www.edc.ca/EN/Our-Solutions/Insurance/Documents/brochure-accounts-receivable-insurance.pdf> を参照。Canada News Centre, EDC reports \$17billion in new business in first quarter, April 21, 2009 によると、2008 年 12 月半ばから 09 年 3 月 31 日までに 2 億 8700 万加ドルが追加され、これによってデトロイトスリーに直接部品を納入するサプライヤーの 11.5 億ドルの売り上げが促進されたという。

(<http://news.gc.ca/web/article-eng.do?crtr.sj1D=&crtr.mnthndVI=12&mthd=advSrch&crtr.dpt1D=&nid=455779&crtr.lc1D=&crtr.tp1D=&crtr.yrStrtVI=2008&crtr.kw=chrysler&crtr.dyStrtVI=15&crtr.aud1D=&crtr.mnthStrtVI=12&crtr.page=1&crtr.yrndVI=2009&crtr.dyndVI=31#cn-cont>)

## ② 新車保証計画

第 2 は、2009 年 4 月 7 日に開始された新車保証計画 (Canadian Warranty Commitment Program) である。これはアメリカで 3 月 30 日から始められた政策のレプリカと言ってよかった。この計画は、破産の恐れからカナダ GM、クライスラー・カナダの新車販売がさらに低下するのを防ぐため、両社の新車購入者に対し、万一、彼らが破産法の適用申請に追い込まれた場合でも、政府がメーカー保証の対象となる修理や部品の無料交換を肩代わりすることを確約するものだった。

内容も米政府の場合とほぼ同じである。まず、新車保証制度に基づいて請求されると予想されるコストの 125% (政府が 110%、この計画に参加を表明した上の 2 社が 15%を拠出) を準備した独立のファンドが組織され、これが万一の場合、09 年 4 月 7 日以降に販売された GM、クライスラーの新車購入者に対し、保証サービス費用を支払う。なお、具体的なプログラムの運営・保証サービスの提供は、政府によって任命された自動車サービスプロバイダーに委ねられた。政府の文書には、このプログラムに対する拠出額は明示されていないが、メディアでは 1 億 8530 万ドルという数字がしばしばあげられていた。この計画は約半年後の 09 年 9 月 16 日に終了した。アメリカ連邦政府にならい、両社が破産状態から脱出した後、保証履行に関して消費者の信頼が回復したためとされた。<sup>47</sup>

## ③ 新車販売促進計画

景気対策として発表された「カナダ経済アクションプラン」はさらに、新車販売を支援するため、2009 年度予算でカナダ有担保信用ファシリティ (Canada Secured Credit Facility) を創設し、最大 120 億加ドルまでの予算を計上した。具体的には、カナダ事業開発銀行 (Business Development Bank of Canada) が、自動車・機器に対するローンやリースによって裏付けられた資産担保証券を最大 120 億加ドル (99 億米ドル) まで購入し、これによって企業や消費者の自動車等の購入に対する信用アクセスを改善、経済活動を刺激すると同時に、カナダの資産担保市場の信託を回復することを目的とした。このファシリティは会計年度が終わる翌 10 年 3 月 31 日に活動を停止し、計上された 120 億加ドルの予算のうち、34 億ドルが実際に利用されたにとどまった。最大の利用者は GMAC カナダであり、同社は小売ローン 13 億ドル、ディーラー融資 17 億ドルの計 30 億ドルの証券を売却した。この計画はカナダの新車販売促進という「全産業に対する支援」を目的にしていたが、実際には、GM とクライスラーの販売増に大きく貢献したと言えるであろう。<sup>48</sup>

<sup>47</sup> 以上、主として CGC (2009) による。

<sup>48</sup> 以上については、カナダ政府による Economic Action Plan の HP (<http://actionplan.gc.ca/initiatives/eng/index.asp?mode=7&initiativeID=33>) および、*Canadian Structured Finance Newsletter* の以下の号を参照。



いまひとつ、アメリカの CAR 計画に類似した燃費の良い車への買い替え促進策も実施された。この種のエコカー購入支援策は不況対策とは関係なく、すでに 90 年代後半からブリティッシュコロンビア州の民間非営利団体のプログラムに対する連邦政府支援として実施されていたが、2009 年 1 月 1 日から連邦政府は、“Retire Your Ride” という新たな廃車プログラムを 9200 万加ドルの予算を持って発足させた。それは従前からの計画と同様、1995 年およびそれ以前に製造された車を廃車にし、一部をリサイクルさせることをねらったものであった。廃車の見返りは州によって異なるが、1 台当たり 300 加ドルのキャッシュバックのほか、新車・自転車購入の際の割引、2 年間の公共交通の定期券の支給などが用意された。連邦政府の負担は 1 台当たり 300 ドルであった。政府は当初、09 年 1 月 1 日から計画終了予定の 11 年 3 月 31 日の間に 10 万台の廃車を目標にしたが、実際には 16 万台近くの申請があり、このうち約 14 万台が廃車となった。<sup>49</sup>

#### ④ 研究開発支援計画

このほかカナダ政府は不況対策とは別に、より長期的な視野から、大学と企業、国立研究機関の自動車に関する共同研究開発を促進した。

まず 2008 年には、Automotive Innovation Fund (AIF) が設立されたが、これはイノベティブで環境にやさしく、燃費効率のよい自動車を開発するための戦略的かつ大規模な研究開発計画に対し、5 年間にわたり 2 億 5000 万ドルを自動車会社に提供するというものであった。具体的には、1 件当たり 7500 万ドル（5 年間にわたり）以上の、先進的な排ガス技術、エネルギー効率の良いエンジンや先進素材、製造方法に関する民間からの研究開発提案が検討の対象となった。

同じく 2008 年度予算ではウインザー大学を中心とする研究ネットワーク (COE:AUTO21) に 2320 万ドルを提供し、自動車関連の研究開発に従事する研究者・学生を支援した。また、08 年 9 月には最新鋭エンジン工場およびパワートレインの研究開発施設の建設（総額 7 億 3000 万ドル）からなるフォードの「ルネサンス・プロジェクト」に 8000 万ドルを投資した。

最後に、自動車研究開発パートナーシップ構想 (Automotive R&D Partnership Initiative : 通称、「自動車パートナーシップ」Automotive Partnership Canada)。これは 2009 年 4 月 16 日に正式に発足した、産業界と大学、国立研究所三者の共同研究の支援を目的とするプロジェ

---

(<http://www.dbrs.com/research/229419/canadian-structured-finance-newsletter-a-progress-report-on-the-canadian-secured-credit-facility.pdf>,  
<http://www.dbrs.com/research/232216/canadian-structured-finance-newsletter-the-canadian-secured-credit-facility-comes-to-a-close.pdf>)

<sup>49</sup> <http://www.ec.gc.ca/education/default.asp?lang=En&n=343C9FDB-1>

<http://www.retireyourride.ca/home/about-the-program.aspx#results>

川瀬 剛志「世界金融危機下の国家援助と WTO 補助金規律」(前掲注 2 参照) 67 頁

クトである。資金はカナダ産業省傘下の 5 つの研究機関や財団が向こう 5 年間に 1 億 4500 万加ドルを提供し、これを用いて自動車の環境パフォーマンスの向上や安全性の強化、次世代製造技術の開発などを優先的な研究テーマとした。これはカナダ自動車産業の競争力強化プロジェクトの一環であるが、直接の成果と並んで、産学政の長期的な研究開発における協力関係を構築することも目的の一つに掲げられている。<sup>50</sup>

## むすびにかえて

本稿の主たるねらいは、2008 年秋以降の自動車産業の経営危機に対してアメリカ政府がとった支援策のうち、「自動車産業融資計画」(Automotive Industry Financing Program : AIFP) による直接融資以外の、これを補完する多彩な政策の内実を検討することにあった。最後に、それぞれの概要と効果を簡単に要約し、むすびにかえたい。

本稿で取り上げた自動車産業支援策は、ほぼ 3 つのグループに大別できた。すなわちまず第 1 は、AIFP の一環として展開されたサプライヤー支援と新車保証の 2 つの計画であった。これらは、GM、クライスラーへの直接の金融支援とそれによるリストラの徹底を側面から援助し、万一、両社が破産法の適用申請に至った場合でも、新車購入者とサプライヤーに及ぼす被害を最小限にとどめる目的であった。しかし、いずれの計画も用意された当初の予算枠を完全には使わぬままに終了した。計画の必要性は十分にあったが（とくにサプライヤー向けでは）、予算枠を余したところから判断すると、これらの計画はそれが作られたことによる心理的な影響を別にすると、期待された効果を発揮したとは言い難いように思われる。

これに対して、景気回復策の一環として展開された第 2 グループの間接的な支援策は大きな効果をあげたと言えるだろう。とりわけ、2009 年夏に実施された新車買い替え計画 (CARS) は実質わずか 1 カ月間続いただけであったが、08 年秋以来の自動車市場の落ち込みを反転させる重要な契機となった。確かに需要の前倒しによる販売の反動は生じたが、それも日独などの国々に比べれば小さかった。また、支援の主たる受益者は日韓ブランドの燃費の良い車であったが、米系企業の受けた恩恵も大きく、これを境に彼らの在庫や販売奨励金の大幅な削減が可能となり、利益計上への大きな転機となった。他方、オバマ政権の景気回復策の目玉として喧伝された「グリーン・ニューディール」との関連で投じられた先端技術車およびバッテリーの開発・製造支援策は、必ずしも期待通りの成果を上げていないように思われる。もっともこれらは中長期的な計画だから、現在の時点でその成否を判断するのは時期尚早であろう。それでも、最近生じた多くのトラブルを見ると、「2015 年までに電気車を 100 万台走らせる」という

---

<sup>50</sup> JAMA 前掲、*Canada Report*, Vol.10, No.2

大統領の目標達成はかなり困難なように思われる。

第3のグループの支援策は、カナダ政府によるものであった。GM、クライスラーはデトロイト川をはさんだカナダのオンタリオ州南部に、米国の20%近い能力の生産拠点をもち、米本国と一体化した経営を行っていた。それゆえ米国で両社が破綻したり、再建策の一部として、カナダにおける操業停止が選択されたりするのを恐れたカナダの連邦・オンタリオ州政府は、米連邦政府と密接な連携のもと、その約20%の資金援助を行い、さらに米政府と同様の産業支援策を展開した。現在では、カナダにおける自動車生産もほぼ順調に回復し、カナダ両政府も米政府と同様、支援策の成功を自賛している。

現在（2012年3月）アメリカでは、秋の大統領選挙を控え、共和党が大統領候補選出のためのイベントを賑やかに展開している。2月末のミシガン州の予備選挙を前に、最有力候補と目されながら、ライバルのサントラム候補に急迫を許したミット・ロムニー候補はオバマ政権の自動車産業救済策を批判し、この問題に対する人々の注目を再び喚起した。ロムニー候補の父親はよく知られているように、1950年代に米国内で自動車を生産していた数少ない独立系企業で「ジープ」ブランドを所有し、のちにクライスラーに買収されたアメリカン・モータースの社長であり、ミシガン州知事を務めたジョージ・ロムニー氏であっただけに、氏の発言は注目を集めた。<sup>51</sup>

ロムニー氏は、救済は不要であり、GM、クライスラーには自由な市場に任せた、政府が関与しない「管理された破綻」の道をとらせるべきだったこと、むしろオバマ大統領は救済策の実施を通じて、大統領選の主要なスポンサーであるUAW（全米自動車労組）のみに利益を供与し、ホワイカラーや有担保債権者を不当に扱う「クローニー資本主義」を作り出したと批判した。そして、政府保有のGM株を速やかに売却し、その代金を納税者に返却すべきとの主張も付け加えた。ロムニー氏の言う「管理された破綻」とは、困難に陥った企業が自らを速やかにリストラし、裁判所の管理下に入る一方、ごく短い期間でそれから脱出して利益の上がる会社へと戻るようにする方策であり、実際には、オバマ政権は自分が主張したこの方策に従ったと、その先見性を自賛した。

しかし、この発言の最大の問題点は、ロムニー氏によって名指しで批判されたラトナー氏が指摘しているように、経営難に陥ったGM、クライスラーに対して、09年初めの段階でウォール街やプライベート・エクイティファンドが必要な資金を提供する意思がまったくなかったことである。それゆえ、市場に任せた場合、両社は清算を余儀なくされ、ロムニー候補が推奨す

---

<sup>51</sup> ロムニー候補によるオバマ政権の救済政策批判は2012年2月14日付の『デトロイト・ニュース』に掲載された。（<http://www.detroitnews.com/article/20120214/OPINION01/2012140336> 2012.3.13 アクセス）この問題については、*New York Times*, On Line, Feb. 14, Feb. 17, Feb. 19, 2012, *Automotive News*, On line, Feb. 14, 2012 等をも参照。

る「管理された破綻」をとることは不可能であった。このような点から、ロムニー氏の救済批判は検討すべき重大な論点を提起したとは必ずしも言えない。救済に反対な点ではライバルのサントラム候補も同様で、こちらはむしろロムニー氏がウォール街の救済は支持した点を矛盾だと攻撃したほどの徹底した市場原理主義者である。他方、オバマ大統領は、GM、クライスラーの業績が好調を持続している点を強調して、救済政策の正当性の証の一つとしてアピールしている。大統領選の本番には、自動車産業救済の是非があらためて注目されるかもしれない。

(2012 年 3 月 16 日)